

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 57

6 mai 2008

Sommaire

SECURITE DES AERONEFS DES PAYS TIERS

Loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires page

772

Loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 18 mars 2008 et celle du Conseil d'Etat du 8 avril 2008 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Chapitre I – Champ d'application et définitions

Art. 1^{er}. Les dispositions de la présente loi sont applicables à tous les aéronefs de pays tiers atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg.

Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, la présente loi ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat ni aux aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5.700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial.

La présente loi s'applique sans préjudice du droit des autorités de l'aviation civile luxembourgeoise de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par les termes de cette loi et d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux règles applicables.

Art. 2. Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par:

(1) *Immobilisation au sol*: l'interdiction formelle pour un aéronef de quitter un aéroport assortie, au besoin, des mesures appropriées pour l'en empêcher;

(2) *Normes de sécurité internationales*: les normes de sécurité contenues dans la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dénommée ci-après «Convention de Chicago», ainsi que dans ses annexes, telles qu'en vigueur au moment de l'inspection;

(3) *Inspection au sol*: l'examen des aéronefs étrangers mené conformément à l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, ci-après dénommée "directive SAFA";

(4) *Aéronef de pays tiers*: un aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un Etat membre;

(5) *Liste communautaire*: liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté selon le règlement (CE) N° 2111/2005 du Parlement et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

Chapitre II – Autorité compétente et collecte d'informations

Art. 3. La Direction de l'aviation civile, dénommée ci-après «la Direction», est l'autorité compétente chargée de la mise en oeuvre des dispositions de la présente loi.

Art. 4. La Direction collecte pour chaque exploitant d'aéronefs d'un pays tiers muni des droits de trafic requis au Grand-Duché de Luxembourg ou autorisé à atterrir à l'aéroport de Luxembourg les informations suivantes:

- a) les informations générales sur l'exploitant telles que:
 - les coordonnées et la structure interne de l'opérateur;
 - la constitution de la flotte;
 - les limitations opérationnelles et les équipements des aéronefs de la flotte;
 - le standard de qualification des équipages;
 - la documentation et les procédures utilisées;
 - la liste des organismes en charge de la maintenance des aéronefs de la flotte et les détails de leurs agréments;
- b) les informations de sécurité importantes qui sont accessibles notamment par le biais:
 - des rapports des pilotes;
 - des rapports des organismes de maintenance;
 - des rapports d'incidents;
 - d'autres organismes indépendants de la Direction de l'aviation civile;
 - des plaintes;

- c) les informations concernant les mesures immédiates arrêtées à la suite d'une inspection au sol, telles que:
 - l'immobilisation au sol de l'aéronef;
 - l'interdiction pour l'aéronef ou pour l'exploitant d'opérer au Grand-Duché de Luxembourg;
 - les rectifications requises;
 - les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant ou de l'immatriculation de l'aéronef;
- d) les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que:
 - les rectifications apportées;
 - la récurrence d'anomalies.

Les informations susmentionnées sont consignées sur le formulaire de rapport type contenant les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe I de la directive SAFA.

Chapitre III – Inspection au sol

Art. 5. La Direction instaure des procédures permettant de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers dans les cas de figure suivants:

- il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries;
- il a été signalé que l'aéronef manoeuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien luxembourgeois, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité;
- il n'est pas établi que des non-conformités envers les normes de sécurité internationales relevées sur l'aéronef lors de précédentes inspections au sol ont été rectifiées;
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires;
- il n'est pas établi, selon les informations recueillies conformément à l'article 4, que l'exploitant respecte les normes de sécurité internationales;
- des non-conformités envers les normes de sécurité internationales ont été relevées lors d'une précédente inspection au sol sur un autre aéronef dudit exploitant.

Art. 6. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la Direction peut également procéder à des inspections au sol selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que cette procédure soit appliquée de manière non discriminatoire et qu'elle soit conforme au droit communautaire.

Art. 7. L'inspection au sol est exécutée conformément à la procédure décrite à l'annexe II de la directive SAFA et ses résultats sont consignés sur un formulaire de rapport d'inspection au sol contenant au moins les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe II de la directive SAFA.

A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection au sol et le rapport est adressé à l'exploitant et aux autorités compétentes concernées si des non-conformités importantes ont été constatées.

Des procédures d'inspections détaillées ainsi que la classification des non-conformités seront définies par règlement grand-ducal.

Art. 8. La Direction doit veiller à la bonne exécution des inspections au sol appropriées et des autres mesures de surveillance requises telles que visées à l'article 8, paragraphe 3 de la directive SAFA.

Art. 9. La Direction établit en début de chaque année un plan annuel des inspections au sol à réaliser en attachant une attention particulière aux dispositions des articles 5 et 6 de la présente loi.

Chapitre IV – Organisme de contrôle

Art. 10. (1) Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre et en qualité suffisants pour pouvoir procéder aux inspections au sol, le directeur de l'aviation civile peut confier à un organisme établi dans l'Union Européenne les inspections au sol visées aux articles 5 et 6 et cadrant avec le plan annuel des inspections décrit à l'article 9, à condition que cet organisme satisfasse aux critères énoncés au paragraphe 2 du présent article et que le recours à cet organisme se fasse conformément aux prescriptions de l'article 18.1 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

(2) L'accréditation par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance établie dans l'Union européenne comme organisme d'inspection pour l'exécution des inspections au sol fait preuve de satisfaction aux critères minimaux suivants:

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les inspections au sol ne peuvent être ni l'exploitant, ni le propriétaire, ni le fabricant, ni le revendeur de l'aéronef qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir ni directement, ni comme mandataires dans la conception, la fabrication, la commercialisation ou l'entretien de cet aéronef, ni représenter les personnes engagées dans ces activités. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé de l'inspection au sol doivent exécuter les opérations d'évaluation et de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique, et ils doivent être libres de toutes pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur travail, et en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.
3. L'organisme doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des inspections et vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
 - une bonne formation technique et professionnelle ;
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives à l'évaluation de la documentation technique ;
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles ;
 - l'aptitude requise pour rédiger les rapports nécessaires pour établir l'exécution des inspections.
5. L'indépendance du personnel chargé des inspections au sol doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit pas être en fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile à moins que cette responsabilité soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les contrôles soient effectués directement par la Direction de l'aviation civile.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard de la Direction de l'aviation civile) dans le cadre de la présente loi ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

Les critères précités qui ne sont pas couverts par l'accréditation seront à faire auditer par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance et feront l'objet d'un rapport à part à remettre à la Direction pour décision.

Chapitre V – Echange, protection et diffusion d'informations

Art. 11. La Direction procède à un échange d'informations avec les autorités compétentes des autres Etats Membres. Ces informations comprennent, à la demande d'une autorité compétente, le nombre des inspections au sol exécutées, avec une indication, par année civile, du nombre des mouvements d'aéronefs des pays tiers à l'Aéroport de Luxembourg.

Tous les rapports types visés à l'article 4 et les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 sont transmis sans tarder à la Commission européenne et, à leur demande, aux autorités compétentes des Etats Membres ainsi qu'à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

Lorsqu'un rapport type révèle l'existence d'un risque potentiel pour la sécurité ou qu'un rapport d'inspection au sol indique qu'un aéronef n'est pas conforme aux normes de sécurité internationales et qu'il peut présenter un risque potentiel pour la sécurité, la Direction communique sans tarder le rapport à chaque autorité compétente des Etats membres et à la Commission européenne.

Art. 12. La Direction doit prendre les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations recueillies en vertu de l'article 11.

Lorsque des informations relatives aux non-conformités d'un aéronef sont fournies volontairement, les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 sont désidentifiés et dépersonnalisés par la Direction quant à la source de ces informations.

Chapitre VI – Immobilisation au sol d'un aéronef

Art. 13. Lorsque, à l'évidence, l'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales constatée sur un aéronef lors d'une inspection au sol constitue un risque majeur pour la sécurité du vol, des mesures doivent être prises par l'exploitant de l'aéronef pour rectifier les anomalies avant le départ du vol.

Si la Direction n'a pas l'assurance que des travaux de rectification seront réalisés avant le vol, elle immobilise l'appareil jusqu'à l'élimination du risque et en informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

La Direction notifie la décision d'immobilisation à l'Administration de la navigation aérienne et à la Police grand-ducale.

La décision prise par un exploitant de soustraire un de ces aéronefs à une inspection au sol sans justification valable équivaut à une constatation d'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales entraînant de plein droit une immobilisation de l'aéronef.

Art. 14. La Direction peut prescrire, en coordination avec l'Etat responsable de l'exploitation de l'aéronef concerné ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions nécessaires dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport où les anomalies peuvent être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés par ce vol.

Art. 15. L'immobilisation d'un appareil peut être levée si la Direction dispose de toutes les garanties nécessaires que des travaux de rectification ont été réalisés dans le sens indiqué et qu'il ne persiste plus de risques significatifs pour la sécurité du vol.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 23 avril 2008.
Henri

Doc. parl. 5713; sess. ord. 2006-2007 et 2007-2008; Dir. 2004/36/CE